Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX. Warszawa, 15 grudnia 1937 r. Nr 64.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Budowy i Utrzymania Kolei.

DZIAŁ BUDOWY I UTRZYMANIA KOLEI.

542.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 kwietnia 1937 r. w sprawie „Przepisów o wykonywaniu robót inwestycyjnych"

Niniejszym zatwierdzam poniżej zamieszczone „Przepisy wykonywania robót inwestycyjnych". — Przepisy te wchodzą w życie z dniem ogłoszenia. Jednocześnie tracą moc obowiązującą następujące rozporządzenia: Rozp. M. K. z dn. 9.V. 1931 r. Nr V/2995 31 w sprawie Przepisów wykonywania robót inwestycyinych (Dz. Urz. M. K. Nr 10 z dn. 18 czerwca 1931 r.) oraz oddzielne zarządzenia: w sprawie przetargów NrNr V.6.-3723/31 z dn. 13.V.31 r., U.J.V.-402/18 z dn. 25.V.34 r., U.J.V.-402/25 z dn. 31.VIII.34 r., U.J.V.-402/25 z dn. 31.VIII.34 r., U.J.V.-402/38 z dn. 21.XI.35 r. i w sprawie kosztorysów NrNr U.J.V.-402/13 z dnia 13.VIII.35 r. i U.J.V.-402/17 z dn. 21.VIII. 35 r. oraz zarządzenie, dotyczące przekazywania budowli Nr U.J.V.-402/10 z dn. 15.II.35 r.

PRZEPISY O WYKONYWANIU ROBÓT INWESTYCYJNYCH.

§ 1.

Układanie rocznych preliminarzy robót inwestycyjnych.

(1) Za podstawę rocznego preliminarza robót inwestycyjnych powinien służyć plan ogólny ulepszenia i usprawnienia eksploatacii kolei, który każda Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych (zwana w dalszym ciągu niniejszych

Przepisów „Dyrekcją"), powinna posiadać dla swego okręgu, oraz materiały, zebrane w roku ostatnim co do potrzeb, zaznaczonych przez miejscowe urzędy kolejowe jako najpilniejsze. Materiały te powinny być uprzednio dokładnie zbadane, aby przy układaniu preliminarza były uwzględnione roboty istotnie niezbędne, w rozmiarach, podyktowanych rzeczywistą koniecznością. Te okoliczności powinny być w preliminarzu należycie uzasadnione.

(2) W uzasadnieniu należy podać:

Co do rozwoju lub przebudowy budowli istniejących:

a) stan obecny budowli;

b) niedogodności wynikające z obecnego stanu budowli i środki proponowane w celu jej ulepszenia;

c) przewidywane korzyści z wykonania roboty.

Co do wykonania nowych budowli:

a) okoliczności uzasadniające potrzebę budowli;

b) przewidywane korzyści z wykonania tej budowli.

(3) Preliminarz robót inwestycyjnych powinien obejmować tylko inwestycje dla przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" łącznie z przedsiębiorstwami pomocniczymi, bez uwzględnienia kolei prywatnych, eksploatowanych na rachunek ich właścicieli.

(4) Preliminarz robót układa się według rozdziałów, paragrafów i pozycyj wyszczególnionych w punkcie „b" „Schematu budżetowego wpływów i rozchodów funduszu inwestycyjnego", stanowiącego załącznik Nr 1 do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dn. 13 marca 1932 r. Nr F.K.I./4/13/1932 w sprawie prowadzenia gospodarki finansowej funduszu inwestycyjnego przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. Urz. M. K. Nr 8 z dn. 2 kwietnia 1932 r.) łącznie ze zmianami i uzupełnieniami wprowadzonymi każdorazowo osobnymi zarządzeniami Min. Kom

(5) Przy układaniu preliminarza należy przestrzegać:

1) aby koszt wszystkich zamierzonych robót nie przewyższał ogólnej sumy wskazanej przez M. K. każdej Dyrekcji,

2) aby sumy, wniesione do preliminarza na każdą pozycję z osobna były rzeczowe, oparte na ścisłym określeniu ilości robót i dostaw, podlegających wykonaniu w danym roku, oraz na cenach jednostkowych dokładnie obliczonych.

(6) Preliminarz robót inwestycyjnych sporządza Wydział Drogowy na podstawie własnych danych i danych otrzymanych od innych Wydziałów.

Forma zewnętrzna preliminarza powinna odpowiadać przepisom i wskazówkom M. K., przy czym dla każdej roboty objętej preliminarzem powinien być dołączony kosztorys i ewentualnie projekt.

Szczególną uwagę należy zwrócić na to, aby przy robotach długotrwałych, prócz kwoty preliminowanej na dany okres budżetowy, był wskazany koszt całkowity danej roboty, oraz wydatki już dokonane w latach ubiegłych.

§ 2.

Opracowanie projektów i kosztorysów.

(1) Roczne preliminarze robót inwestycyjnych powinny być układane na podstawie opracowanych projektów i kosztorysów. Jeżeli jednak na czas ułożenia preliminarza inwestycyjnego Dyrekcje nie posiadają jeszcze projektów, to preliminarze mogą być ułożone na podstawie szkiców oraz obliczeń przybliżonych i w tym przypadku brakujące projekty i kosztorysy powinny być opracowane niezwłocznie po ułożeniu preliminarzy i całkowicie wykończone przed rozpoczęciem sezonu budowlanego.

(2) Projekty powinny być opracowane:

1) dokładnie, tj. na podstawie ścisłych danych i pomiarów wykonanych na miejscu jako to: planów, profilów, badań gruntu itp. tak, aby przy ich wykonaniu nie zachodziła potrzeba większych, zwłaszcza zaś zasadniczych zmian w projektach zatwierdzonych;

2) szczegółowo, tj. w projekcie powinny być uwzględnione nie tylko wszystkie roboty zasadnicze, lecz również dodatkowe, niezbędne do zupełnego ukończenia budowli i oddania jej do użytku;

3) racjonalnie, t.j. aby projektowane budowle i urządzenia najlepiej odpowiadały zamierzonemu celowi i najmniejszym kosztem ich użytkowania;

4) oszczędnie, tj. tak, aby przy najmniejszych kosztach budowy była zapewniona trwałość budowli, a tym samym minimum wydatków na późniejsze utrzymanie. Projekty powinny być opracowane w dostosowaniu do potrzeb obecnych z uwzględnieniem możności późniejszego rozszerzenia budowli i rozwoju urządzeń.

Przewidywany dalszy rozwój budowli powinien być w projektach uwidoczniony. Wskazówki szczegółowe co do sposobu opracowania projektów, podane w odnośnych przepisach, powinny być ściśle przestrzegane.

(3) Przy układaniu kosztorysów na wykonanie robót inwestycyjnych włączonych do preliminarza, bądź też zgłoszonych na zasadzie oddzielnych wniosków należy przestrzegać co następuje:

1) Kosztorysy powinny być ułożone według artykułów, pozycyj i podpozycyj „Schematu rejestracji wydatków inwestycyjnych", wyszczególnionych w załączniku Nr 2 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dn. 23 marca 1932 r. Nr F. K. I/4/13/1932 (Dz. Urz. M. K.

Nr 8 z dn. 2 kwietnia 1932 r.) z uwzględnieniem ew. zmian i uzupełnień później wprowadzonych oraz w myśl postanowień, zawartych w okólniku M. K. z dn. 22 grudnia 1936 r. Nr 20/1937 w sprawie pokrywania niektórych wydatków o charakterze melioracyjnym z kredytów eksploatacyjnych (zwyczajnych) (Dz. Urz. M. K. Nr 4 z dn. 10 lutego 1937 r.).

2) Cyfry wskazujące ilość zamierzonych robót, powinny być poparte bądź dołączonymi obliczeniami (wykazami ilości robót ziemnych, wykazami długości torów rozbieranych lub układanych itp.) bądź też wzorami matematycznymi, w tekście, z których wynika podana ilość robót.

3) Pozycyj ryczałtowych należy unikać; mogą być one dopuszczone tylko w odniesieniu do pomniejszych kwot w przypadkach, gdy ilość robót nie może być zawczasu ściśle określona.

4) Kosztorys powinien być zupełny, to jest powinien obejmować nie tylko koszt samej budowli w jej stanie ostatecznym, lecz też koszt budowli pomocniczych, jakie dla osiągnięcia zamierzonego celu są niezbędne w okresach przejściowych, np. kosztorys na większy rozwój stacji powinien obejmować koszt robót w etapach pośrednich układu torów, kosztorys na przebudowę mostu powinien obejmować koszt objazdu, splotu torów, posterunków czasowych dla zabezpieczenia ruchu itp.

5) Ceny jednostkowe poszczególnych robót i materiałów loco miejsce budowy powinny być rzeczowe, odpowiadające współczesnym cenom miejscowym, co da się osiągnąć bądź przez określenie cen średnich na podstawie cen rzeczwistych robót wykonanych w danej miejscowości, bądź na podstawie cen jednostkowych deklarantów rocznych, oraz na podstawie ostatnich przetargów itp.

6) Koszorysy należy układać jaknajoszczędniej; powinny one odpowiadać rzeczywistym najniezbędniejszym potrzebom.

(4) Ceny jednostkowe robót w poszczególnych pozycjach kosztorysu powinny obejmować koszt rzeczywisty wykonania roboty.

W końcu kosztorysu należy wstawić pozycję obejmującą wydatki ogólne (świadczenia socjalne, podatki, administracja robót, finansowanie budowy itp.). Te wydatki ogólne należy określać w następujących wysokościach:

A. W przypadku oddania robót przedsiębiorcy:

a) dla robót głównych — dodając
 do robocizny — 30% kosztu robocizny,
 do materiałów—10% kosztu materiałów,

b) dla robót dodatkowych
 do robocizny — 20% kosztu robocizny
 do materiałów — 6% kosztu materiałów.

W razie wydania przedsiębiorcy materiałów ze składów kolejowych należy doliczać 2% do kosztu materiałów.

B. W przypadku wykonania robót sposobem gospodarczym:

do robocizny — 20% kosztu robocizny

do materiałów nabywanych z przetargu lub wolnej ręki — 4% kosztu materiałów zaś do materiałów otrzymywanych ze składów kolejowych — 1% kosztu materiałów.

(5) Określenie ilości materiałów i robocizny powinno być dokonane na podstawie rozesłanych Dyrekcjom „Norm robocizny i materiałów przy robotach budowlanych" (Dz. Urz. M. K. Nr 27, poz. 161 z dn. 4.IX. 1934 r.)

(6) Oddzielne pozycje kosztorysu zwłaszcza w tych przypadkach, w których zamierzone jest oddanie wykonania robót przedsiębiorstwu, powinny być zredagowane jasno i powinny dokładnie ujmować rodzaj robót, materiał, warunki wykonania itp., tak, aby przy obrachunku na podstawie kosztorysu nie nastręczały się wątpliwości lub rozbieżne tłumaczenia.

(7) Przed przystąpieniem do robót projekty i kosztorysy powinny być zatwierdzone według kompetencji, bądź przez Ministerstwo, bądź przez Dyrekcję.

Zabrania się wykonywania robót bez zatwierdzonych projektów i kosztorysów oraz wprowadzania późniejszych zmian w istotnych częściach projektów i kosztorysów, bez zezwolenia władzy zatwierdzającej.

§ 3.

Zatwierdzanie programów robót i przydział kredytów.

(1) Roczne preliminarze robót inwestycyjnych zatwierdza po ich rozpatrzeniu Ministerstwo Komunikacji, które według swoich zamierzeń oraz preliminarzy i kosztorysów przedstawionych przez Dyrekcje, określa kredyt rozny na każdą robotę z osobna.

(2) Każda robota rpzeznaczona do wykonania otrzymuje swój numer porządkowy (numer zlecenia), który zachowuje aż do całkowitego jej ukończenia, chociażby wykonanie jej miało trwać parę okresów budżetowych. Preliminarze inwestycyjne zatwierdzone i opatrzone NN-ami robót po zakomunikowaniu ich Dyrekcjom, składają się na roczny program robót inwestycyjnych, wykazane zaś w nich kwoty pieniężne — określają roczne kredyty na roboty inwestycyjne przyznane Dyrekcjom. Na podstawie programów rocznych Dyrekcje powinny wykonać wszystkie czynności wstępne, niezbędne do szybkiego i sprawnego wykonania zamierzonych robót.

Jednakże Dyrekcje mogą przystępować do wykonania oddzielnych zleceń według rocznego programu robót inwestycyjnych oraz zawierać odnośne umowy dopiero po przyznaiu im kredytów okresowych (kwartalnych) względnie po uzyskaniu odnośnego zezwolenia M. K.

§ 4.

Sposoby wykonywania robót inwestycyjnych. Przetargi i umowy.

(1) Wykonanie robót inwestycyjnych może być:

a) gospodarcze, czyli takie, przy którym wszystkie czynności, związane z wykonaniem robót, jako to dostarczenie materiałów i siły roboczej, wykonywują według swej kompetencji odpowiednie urzędy kolejowe;

b) przez przedsiębiorcę, to znaczy takie, przy którym czynności, związane z wykonaniem robót są poruczone firmie prywatnej, urzędy zaś kolejowe mają tylko dozór nad wykonaniem robót.

(2) Oddawanie robót do wykonania przedsiębiorcom powinno się odbywać ze ścisłym przestrzeganiem „Tymczasowych przepisów o oddawaniu robót i dostaw na P. K. P." z dnia 3 lutego 1927 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 2 z 1927 r.) z zachowaniem porządku podanego niżej.

(3) Wszelkie przetargi ogłaszane przez Dyrekcje na wykonanie robót powinny być z reguły nieograniczone. Wyjątek od powyższego stanowią roboty lub dostawy w zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, na które powinny być ogłaszane przetargi ograniczone ze względu na specjalny charakter tych urządzeń i możność powierzenia ich wykonania tylko firmom wyspecjalizowanym we wspomnianym zakresie. Poza tym przetargi ograniczone mogą być stosowane w poszczególnych przypadkach, gdy tego wymagają wyjątkowe okoliczności przewidziane w § 4-ym Tymczasowych przepisów o oddawaniu robót na P. K. P. z dn. 3 lutego 1927 r. (Dz. Urz. M. K. z 1927 r. Nr 2, poz. 14).

Nie dotyczy to przetargów na drobne roboty do sumy 5.000 zł, ogłaszanych przez Oddziały Drogowe, ponieważ, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 5 marca 1934 r. Nr P. Org. 132/6 (Statut Organizacyjny Oddziałów K. P. § 12) ogłoszonym w Dz. Urz. M. K. z 1934 r. Nr 9, poz. 54 — mogą być one ograniczone, a to ze względu na swoiste warunki podejmowania robót i dostaw na Oddziałach.

(4) Przed ogłoszeniem przetargu na oddanie robót przedsiębiorcy, Dyrekcja powinna przygotować:

a) wezwanie do przetargu, zawierające osobne warunki i dane, dotyczące danego przetargu (przedmiot przetargu, miejsce robót, termin i porządek składania ofert);

b) projekt umowy (według wzoru), zawierający wszystkie warunki specjalne, dotyczące danej umowy (miejsce robót, przedmiot budowy, ilości robót, terminy wykonania, rygory, wysokość kaucji itd.);

c) warunki ogólne wykonywania robót budowlanych na P. K. P. i wykaz szczegółowy robót i cen jednostkowych, stanowiące nierozłączną całość z umową; w wykazie robót i cen jednostkowych należy uwzględnić możliwie wszystkie roboty, jakie mogą wyniknąć przy budowie, przy czym powinna być podana tylko ilość robót w każdej pozycji, przeznaczonych do oddania z przetargu (odpowiednio do pozycji kosztorysu), określona chociażby w pewnym przybliżeniu, pozostawiając niezapełnioną rubrykę cen jednostkowych, którą powinien wypełnić przedsiębiorca;

d) projekty, opisy techniczne i, w miarę potrzeby, warunki szczegółowe, dotyczące sposobu wykonania oddzielnych robót; przy układaniu tych warunków należy zwrócić szczególną uwagę na konieczność ustalenia zawczasu właściwego sposobu fundamentowania na pgdstawie przeprowadzonych szczegółowych badań gruntu i warunków posadowienia budowli, gdyż zmiana rodzaju fundamentowania, wobec niedokładnego zbadania tej kwestii przed ogłoszeniem przetargu, może spowodować konieczność zlecenia przedsiębiorcom większych robót dodatkowych, na które nawet nie były przewidziane w umowie ceny jednostkowe,— oraz znaczne przekroczenie sumy umownej;

e) listę firm, stóre zamierza się wezwać w razie przetargu ograniczonego.

(5) Przy wysyłaniu lub wydawaniu firmom załączników do wezwania do przetargu, Dyrekcje **nie podpisują** żadnych załączników, lecz wyłącznie i jedynie same wezwania do przetargu. Natomiast firmy, składające oferty **powinny podpisać wszystkie załączniki** do ofert, otrzymane z Dyrekcji.

(6) W przypadkach ogłoszenia przez Dyrekcje przetargów ograniczonych, do przetargów tych mogą być wzywane tylko te firmy z pośród firm nie wykluczonych od robót i dostaw na P. K. P., co do których Dyrekcja posiada dostateczne dane o ich solidności i zdolności fachowej i finansowej.

(7) Jeżeli koszt robót, które mają być oddane z przetargu, mieści się w granicach kompetencji, przyznanej Dyrekcji do zawierania umów, to Dyrekcja ogłasza przetarg samodzielnie.

(8) Jeżeli zaś koszt robót, które mają być oddane z przetargu, przekracza kompetencję Dyrekcji, to przed ogłoszeniem przetargu Dyrekcja powinna przedstawić do zatwierdzenia Ministerstwu wniosek o oddaniu robót z przetargu, uzasadniając proponowaną formę przetargu, t.j. przetarg ograniczony lub nieograniczony. Do tego wniosku Dyrekcja powinna dołączyć: projekt wezwania do przetargu, projekt umowy z załącznikami, wykaz robót, które mają być oddane z przetargu, kosztorys na te ro-

boty (wyciąg z ogólnego kosztorysu na roboty wykonywane), oraz listę firm, które Dyrekcja zamierza wezwać do przetargu ograniczonego, lub które zamierza zaprosić osobno do wzięcia udziału w przetargu nieograniczonym.

(9) Wyniki przetargów, przekraczających co do kosztu roboty kompetencję Dyrekcji do zawierania umów, oraz przetargów ogłoszonych na podstawie wezwań do przetargu zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji powinny być przedstawiane M. K. z wnioskiem co do dalszego załatwienia.

§ 5.

Prowadzenie robót inwestycyjnych.

(1) Roboty inwestycyjne prowadzą Naczelnicy Oddziałów, z wyjątkiem przypadków, gdy Ministerstwo Komunikacji zezwoli na wyodrębnienie pewnych znaczniejszych robót z pod zakresu działania Oddziałów Eksploatacyjnych i poruczy prowadzenie ich Oddziałom Budowy względnie specjalnym Kierownictwom na warunkach, jakie każdorazowo będą określone. Naczelnicy Oddziałów są odpowiedzialni za dokładne wykonanie robót, zgodnie z projektami, warunkami technicznymi i z zasadami wiedzy technicznej, umowami, przepisami i wskazówkami Dyrekcji oraz za dokładność obrachunków za roboty i wszelkich dokumentów płatniczych.

(2) Naczelnicy Oddziałów, jako prowadzący roboty, powinni wykonywać je planowo, sprawnie i terminowo.

(3) Przy wykonywaniu robót przez przedsiębiorcę, Naczelnicy Oddziałów są obowiązani:

a) wyznaczyć osobiście lub przez odpowiednich kompetentnych pracowników osie budowli i punkty stałe niwelacyjne (repery);

b) przestrzegać, aby przedsiębiorca wykonywał roboty zgodnie z projektem, kosztorysem, warunkami technicznymi, ogólnymi i specjalnymi, oraz z ogólnymi zasadami wiedzy technicznej;

c) udzielać przedsiębiorcy świadczeń ze strony kolei, przewidizanych w umowie;

d) sporządzać wszelkie akta, obliczenia, rachunki itp. wymagane według przepisów lub według umowy dla rozrachunku z przedsiębiorcą.

(4) Materiały, dostarczone przez przedsiębiorcę, powinny być przed użyciem do roboty obejrzane i przyjęte przez Naczelnika Oddziału, jego Zastępcę, lub kontrolera Drogowego ze spisaniem aktu, stwierdzającego jakość materiału, zgodnie z obowiązującymi na P. K. P. warunkami technicznymi na dostawę materiałów, oraz ilość, jeżeli umowa tego wymaga.

(5) Doły podfundamentowe budowli powinny być przed założeniem fundamentów obejrzane przez Naczelnika Oddziału lub jego Zastępcę i przedstawiciela Wydziału Drogowego ze spisaniem aktu. Nie przybycie przedtawiciela Wydziału Drogowego nie wstrzymuje oględzin.

Powyższe nie dotyczy zakładania płytkich fundamentów (podmurówek) pod drobne budowle, budki itp.

(6) Każda robota wykonywana przez przedsiębiorcę powinna być oddana pod bezpośredni nadzór odpowiednio kompetentnemu pracownikowi (Kontrolerowi Drogowemu, Zawiadowcy Odcinka Drogowego, Zawiadowcy Budynków lub t.p.).

Obowiązkiem pracownika nadzorującego bezpośrednio roboty jest:

1) być obecnym co najmniej raz na dzień na budowie;

2) pilnować wykonywania robót, zgodnie z projektem, kosztorysem, umową, warunkami technicznymi i ogólnymi zasadmi wiedzy technicznej;

3) dawać wskazówki, a w razie zauważenia uchybień, stawiać odpowiednie żądania, meldując o tym bezzwłocznie Naczelnikowi Oddziału.

(7) Niezależnie od tego nadzoru powinien być wyznaczony w miarę potrzeby i uznania Dyrekcji stały nieodstępny dozór nad budową lub nad pewnymi jej momentami (np. przygotowaniem betonu lub tp.) w osobie odpowiednio dobranego pracownika.

Zadaniem stałego dozoru jest dopilnowanie, aby dana robota była wykonywana ściśle według wskazówek, jakie temu dozorowi będą udzielone.

(8) Na każdej robocie, wykonywanej przez przedsiębiorcę, winien być prowadzony dziennik robót, według wzoru, załączonego do zarządzenia M. K z dn. 23.XI. 1935 r. (Dz. Urz. M. K. z 1935 r. Nr 44, poz. 238), w którym nadzorujący robotę z ramienia Oddziału powinien codziennie odnotowywać ważniejsze okoliczności, dotyczące roboty: pogodę, temperaturę, stan wód (na rzekach), przekazanie przedsiębiorcy terenu do robót, rozpoczęcie lub ukończenie oddzielnych części robót, doręczenie przedsiębiorcy rysunków lub materiałów, jakie kolej winna dostarczyć, rodzaj robót, jakie w danym dniu były wykonywane i ilość zatrudnionych pracowników, wskazówki udzielone przedsiębiorcy co do prowadzenia robót itp. Zapisy w dzienniku powinny być podpisane przez nadzorującego i przedsiębiorcę; w razie odmowy podpisania adnotacji przez przedsiębiorcę, okoliczność ta powinna być zaznaczona w dzienniku przez nadzorującego. Naczelnik Oddziału i przedstawiciele Wydziału Drogowego, kontrolujący roboty, powinni wpisywać do dziennika swoje uwagi, w braku zaś uwag zaznaczyć podpisem o dokonanej inspekcji robót. Dziennik powinien być prowadzony atramentem w postaci książki z ponumerowanymi stronami. Wy-

cieranie zapisów jest wzbronione, w razie pomyłki należy zapis omyłkowy przekreślić i zrobić zapis właściwy. Po skończeniu roboty dziennik robót dołącza się do akt sprawy.

§ 6.

Rachunkowość, sprawozdania i przyjęcia robót.

(1) Wszelkie obrachunki za roboty inwestycyjne, wykonywane czy to gospodarczo, czy przez przedsiębiorcę powinny być załatwiane według przepisów o rachunkowości, przy czym pozycje wydatków powinny być opatrywane nie tylko numerami paragrafu i pozycji budżetu, lecz także numerem roboty (zlecenia), jakim robota została oznaczona przez Ministerstwo.

(2) Po ukończeniu roboty, wykonywanej przez przedsiębiorcę powinien nastąpić ich odbiór. Odbiorcą robót jest Naczelnik Oddziału lub jego Zastępca, jeżeli Dyrekcja nie wyznaczy w tym celu osobnej Komisji. O dniu zamierzonego odbioru robót od przedsiębiorcy powinien być powiadomiony Wydział Drogowy. Nieprzybycie przedstawiciela Wydziału nie wstrzymuje odbioru.

(3) Po ukończeniu robót powinien być sporządzony rysunek wykonawczy, którym może być rysunek zatwierdzonego projektu ze wskazaniem na nim czerwonym kolorem odchyleń.

(4) Możliwie niezwłocznie po ukończeniu robót wykonywanych gospodarczo, lub po dokonaniu odbioru robót od przedsiębiorcy, Naczelnik Odziału powinien przekazać wykonane budowle (budynki, tory, mosty, urządzenia mechaniczne lub elektrotechniczne itp.) urzędowi, który z nich ma korzystać, o czym powinien być sporządzony akt urzędowy, według załącznika Nr 1. Akt sporządza się komisyjnie przy udziale zwierzchników urzędów zainteresowanych w użytkowaniu oraz utrzymaniu wykonanych budowli lub urządzeń.

Przewodniczy w Komisji Naczelnik Oddziału tej służby, w której zarządzie zasadniczo została wykonana przekazywana do użytkowania budowla lub urządzenie.

(5) Z wykonania programu robót przewidzianych na dany okres budżetowy Dyrekcja sporządza sprawozdanie: „Objaśnienia rzeczowe rozchodów funduszów inwestycyjnego za rok ....." według załącznika Nr 2 w formie zeszytu i przedstawia je do Ministerstwa w przepisanym terminie, — jako usprawiedliwienie dokonanych wydatków.

Nr U. J. V. 402/13.

DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH

w ....

Załącznik Nr 1 do Zarządzenia Ministra Komunikacji Nr UJV-402/13.

A K T

przekazania $\frac{\text{budowli}}{\text{urządzenia}}$ do użytkowania sporządzony ....
(gdzie)
w dniu .... 19 .... r.

W myśl „Przepisów o wykonywaniu robót inwestycyjnych" — komisja pod przewodnictwem ....

....

w składzie ....

....

....

....

....

....

stwierdza, że ....
(wskazać budowlę — urządzenie)

....

wykonana(e) na zlecenie Nr .... i ukończona(e) w dniu .... 19 .... r. została(o) przekazana(e) z dniem dzisiejszym do użytkowania.

Na tym zakończono i podpisano

(podpisy)

DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH

w ....

Załącznik Nr 2 do Zarządzenia Ministra Komunikacji Nr UJV-402/13.

Objaśnienia rzeczowe rozchodów funduszu inwestycyjnego

za rok 193..........

...., dnia .... 19.......... r.

Naczelnik Służby Drogowej

Konto budżetowe Fund. Inwestyc.			Zlecenie Nr	Wyszczególnienie robót	Kredyt przyznany na rok	Suma faktycznych wydatków za rok				W stosunku do kredytu	
Rozdział	Paragraf	Pozycja				Robocizna kolejowa R	Materiał kolejowy M	Rachunki przedsiębiorców P	Razem	mniej	więcej

Uzasadnienie przekroczenia lub niewyzyskania kredytów	Data rozpoczęcia roboty / Data ukończenia roboty	Data przekazania objektu do użytku wg. aktu urzędowego	Kwota wydatkowana od rozpoczęcia roboty do końca okresu sprawozdawczego				Co pozostało do zrobienia (przy robotach nieskończonych)	Kredyt potrzebny na skończenie
			Robocizna kolejowa R	Materiał kolejowy M	Rachunki przedsiębiorcy P	Razem		

543.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 30 marca 1937 r. Nr 274 w sprawie robót ogrodniczych w Dyrekcjach.

W ciągu ostatnich lat prace w zakresie ogrodnictwa dekoracyjnego na P. K. P. wykazały znaczny postęp tak pod względem jakościowym jak i ilościowym.

Niektóre Dyrekcje osiągnęły pod tym względem wyniki b. dobre.

Gorzej natomiast przedstawiają się sprawy urządzenia nowych żywopłotów odśnieżnych i utrzymania istniejących. W tym kierunku prace posuwają się naogół niezadawalniająco.

Stwierdzono poza tym w wielu wypadkach niewłaściwą gospodarkę w szkółkach, a mianowicie zauważono produkowanie niewłaściwych ilości i często nieodpowiednich rodzai sadzonek.

W związku z powyższym Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom:

1) podtrzymywać nadal na odpowiednim poziomie urządzanie i utrzymanie ogródków dekoracyjnych przy dworcach i w miejscach reprezentacyjnych dążąc do stosowania roślin dekoracyjnych trwałych,

2) wysadzać większe ilości żywopłotów odśnieżnych świerkowych i odpowiednio utrzymywać istniejące,

3) produkcje roślin w szkółkach unormować według rzeczywistych potrzeb Dyrekcji, stosownie do opracowanego uprzednio planu,

4) przyznać według uznania Dyrektora Kolei corocznie w zakresie własnych kompetencji nagrody pieniężne i udzielać pochwał pracownikom za najlepsze wyniki w zakresie prac ogrodniczych dekoracyjnych i użytkowych,

5) ogłaszać listy osób nagrodzonych w Dzienniku Zarządzeń Dyrekcyjnym i podawać je do wiadomości Departamentu Utrzymania i Budowy.

Jednocześnie unieważnia się zarządzenia Ministerstwa Komunikacji Nr V—2131/28 z dnia 25.II. 1928 roku (Dz. Urz. M. K. Nr 7, poz. 75 z r. 1928) oraz Nr U. N. IX. 353/1 z dnia 21.I. 1936 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 11, poz. 49 z roku 1936).

Nr U. N. IX. 352/1.

544.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 marca 1937 r. Nr 275 w sprawie warunków technicznych na dostawę zasłon odśnieżnych i kołków.

Niżej przytoczone warunki techniczne na dostawę zasłon odśnieżnych i kołków podaje się do stosowania.

Warunki te wchodzą w życie z dniem 1 lipca 1937 r., a jednocześnie tracą moc obowiązującą warunki techniczne, ogłoszone zarządzeniem M. K. Nr U. N. IV-91/4 z dnia 18 października 1935 roku.

1. Zasłony odśnieżne powinny być wykonane z desek sosnowych, świerkowych lub jodłowych.

2. Deski powinny być okorowane i mogą być obrzynane lub nieobrzynane (lecz nie oblady) z materiału zdrowego.

W deskach pionowych, za wyjątkiem skrajnych, jak również opasek ukośnych i poziomych, dopuszczalny jest lekki mursz czerwony w postaci smug, nieprzechodzących na przeciwną stronę deski, jak i częściowo nadpsute sęki i otwory po sękach, o ile ich ilość, wymiar i rozmieszczenie w desce nie osłabiają jej nadmiernie.

3. Ogólne wymiary zasłony odśnieżnej mają odpowiadać załączonemu rysunkowi, przyczym prześwit między pionowymi deskami ma wynosić 10 cm.

4. Szerokość desek obrzynanych powinna wynosić około 10 cm, nie może być jednak mniejsza od 8 cm i większa nad 15 cm, szerokość desek nieobrzynanych nie może być mniejsza od 8 cm w wąskim końcu i nie większa niż 15 cm w szerszym.

Przy zastosowaniu desek nieobrzynanych należy je zbijać tak, ażeby szeroki koniec był obok wąskiego naprzemian dla zachowania wskazanego prześwitu.

5. Grubość desek powinna wynosiś od 12 mm do 18 mm.

6. Skrajne deski pionowe jak i opaski poziome i ukośne powinny być wykonane z desek obrzynanych bez odchyleń w wymiarach.

7. Oflisy, mierzone po obu stronach deski, nie mogą przekraczać razem — w rzucie 3 cm szerokości, a u desek ponad 12 cm szerokich — 5 cm.

8. Końce gwoździ powinny być zaginane poprzecznie do kierunku włókien drewna, poczym prostopadle wbite w deskę.

Wymiary gwoździ muszą być zastosowane do ilości zbijanych w zasłonie desek oraz ich grubości.

Pod główkę gwoździ na przecięciach skrajnych pionowych desek z opaskami poziomymi i ukośnymi powinna być podłożona podkładka z ocynkowanej żelaznej blachy (25 mm x 25 mm x 0,6 mm).

9. Kołki do zasłan powinny być wyrabiane z drzew gatunków iglastych, muszą być należycie okorowane i zaostrzone w grubym końcu na długości 35 cm w ostrosłup o przekroju kwadratowym.

10. Kołki powinny być proste o długości 3 m lub 4 m i o średnicy w cienkim końcu nie mniej niż 5,5 cm.

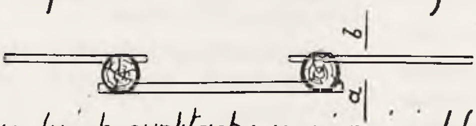
Nr U. N. IV-91/8.

Typ zasłony odśnieżnej

Załącznik do Okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr 275 z dnia 20 marca 1937 r.

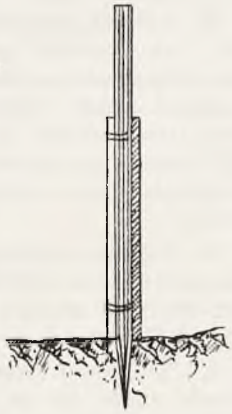
1:20

Sposób ustawienia zasłony



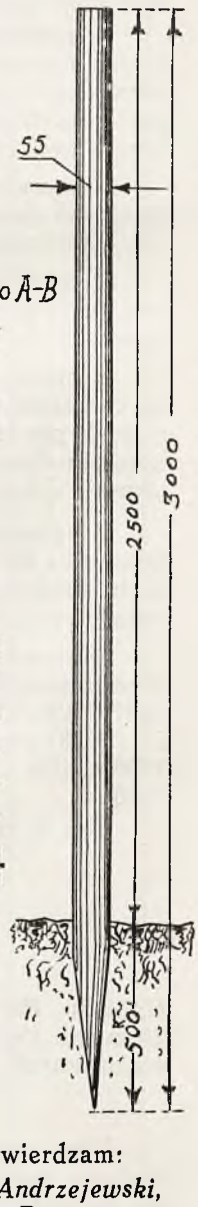
Przywiązanie w dwóch punktach: u górnej i dolnej poprzeczki

Przekrój poprzeczny a-b



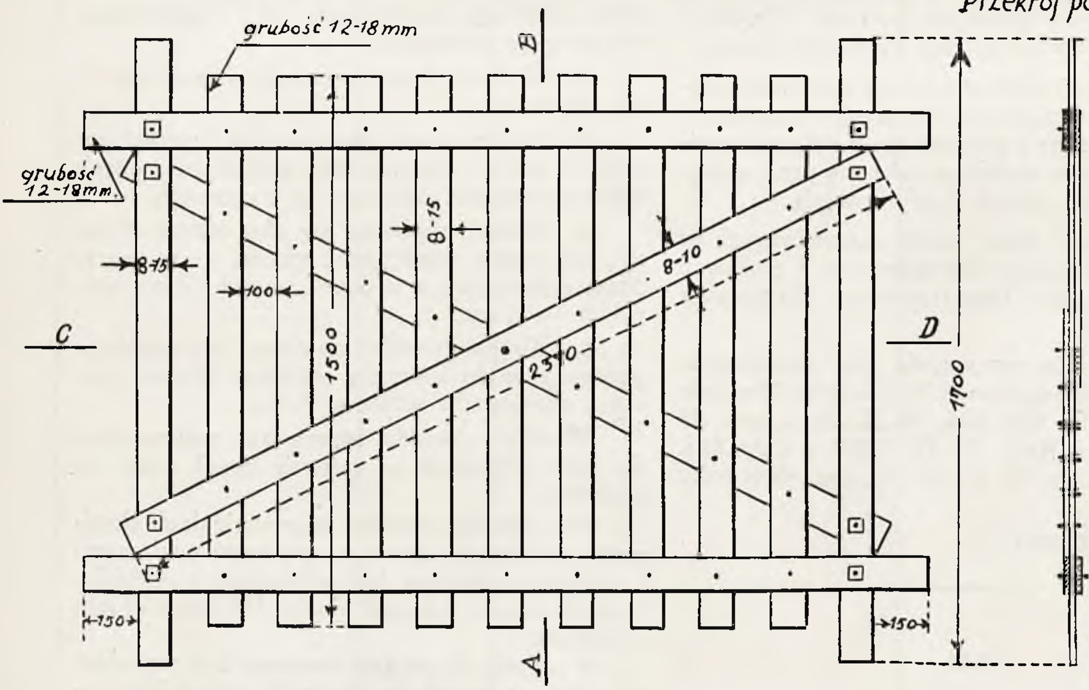
Widok kołka

1:20

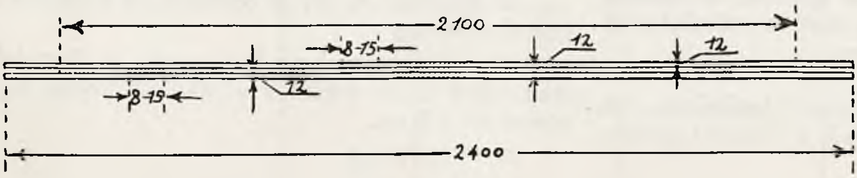


Widok z boku

Przekrój po A-B



Przekrój po C-D



Wymiary w milimetrach

Zatwierdzam:
(—) *Andrzejewski*,
Dyrektor Departamentu.
20.III.37 r.

545.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 kwietnia 1937 r. Nr 276 w sprawie szeregowania, sprzedaży i dzierżawy rozjazdów starych użytecznych i zbędnych dla PKP.

I. Podział i zaszeregowanie.

Rozjazdy odzyskiwane przy wymianie, rozbiórce torów lub przebudowie stacyj winny być dzielone na 4 kategorie:

kategoria A: rozjazdy nadające się do torów P.K.P. bez naprawy lub z naprawą drobną,

kategoria B: rozjazdy nadające się do torów P.K.P., wymagające naprawy gruntownej z wymianą uszkodzonych lub zużytych części,

kategoria C: rozjazdy nadające się do torów P.K.P., które jednak wskutek małej wartości ze względu na stopień zużycia nie podlegają gruntownej naprawie. Rozjazdy te należy wymagazynować w stanie zdatnym do użytku,

kategoria D: rozjazdy nadające się do torów jednak dla P.K.P. zbędne, typów podlegających likwidacji wskutek zbyt małej wagi, przestarzałej konstrukcji, lub z braku dla nich wymiennych części. Do zbędnych mogą być zaliczone rozjazdy tylko takich typów, które zostaną przez Ministerstwo wyznaczone do wycofania.

Rozjazdy kategorii A, B i C w zależności od wagi szyn w rozjazdach, oraz stopnia zużycia szyn, iglic, krzyżownic itp. winny być dzielone na 3 grupy w/g tabeli Nr 1;

T A B E L A Nr 1.

waga szyn w rozjazdach	zużycie szyn, iglic krzyżownic			
	do 8 mm	do 10 mm	do 12 mm	powyżej 12 mm
$P \geqslant 40 \frac{kg}{mtr.}$	1 grupa	2 grupa	3 grupa	z ł o m
$40 \frac{kg}{mtr.} > p \geqslant 33 \frac{kg}{mtr.}$	2 grupa	3 grupa	z ł o m	z ł o m
$p < 33$ kg.	3 grupa	z ł o m	z ł o m	z ł o m

Dla łatwiejszej orjentacji przy szeregowaniu rozjazdów służy niżej podana tabela Nr 2.:

TABELA Nr 2.

Dział	kategoria	waga szyn w rozjazdach	grupa	zużycie w mm	cena rejestr.	UWAGI
IVa	A	$p \geqslant 40 \frac{kg}{mtr.}$	1	do 8 mm	50% wartości nowego rozjazdu	rozjazdy nadające się do torów bez naprawy lub z b. małą naprawą.
		$p \geqslant 40 \frac{kg}{mtr.}$	2	do 10 mm		
		$40 > p \geqslant 33$	2	do 8 mm		
	B	$p \geqslant 40$	1	do 8 mm	33%	rozjazdy wymagające naprawy gruntownej z zamianą części zużytych lub uszkodzonych
		$p \geqslant 40$	2	do 10 mm		
		$40 > p \geqslant 33$	2	do 8 mm		
	C	$p \geqslant 40$	3	do 12 mm	33%	rozjazdy ze względu na swą małą wartość nienadają się do gruntownej naprawy oraz przejéciowo rozjazdy kateg. A lub B o ile nieprzydatność ich dla P. K. P. nie jest jeszcze ostatecznie ustalona.
		$40 > p \geqslant 33$	3	do 10 mm		
		$p < 33$	3	do 8 mm		
	D	dowolna			33%	rozjazdy zbędne jako podlegające na P. K. P. likwidacji wskutek zbyt małej wagi przestarzałej konstrukcji lub braku dla nich wymiennych części.

Rozjazdy zaliczone do wskazanych 4 kategorii 3 grup powinny być księgowane w dziale IVa pod parzystymi NrNr mianownictwa Z4 i prowadzone w rachunku w taki sposób, jak to wskazano w mianownictwie w uwagach do numerów przeznaczonych do szeregowania rozjazdów nowych w Dziale IV. Powinny być zatem prowadzone w sztukach, a w zapisie ilościowym wykazywane według rodzajów, typów skosów, kierunków z zaznaczeniem, czy są dostosowane do ręcznego czy do centralnego nastawiania i czy mają iglice zwykłe czy sprężyste.

Przy rozjazdach łukowych należy wskazywać promienie łuków.

Rozjazdy stare użyteczne należy prowadzić oddzielnie dla każdej ze wskazanych kategorii, zaś w kategoriach tworzyć oddzielne grupy, szeregując objęte tymi grupami rozjazdy w/g typu i wag.

Rozjazdy zaliczone do kategorii D należy wykazywać według wag bez podziału na gru-

py, lecz zaznaczeniem czy rozjazd wymaga naprawy czy też nie.

Rozjazdy niezdatne do torów tj. takie, w których zużycie iglic, dziobów, szyn przekracza normy wskazane w tabeli Nr 1, powinny być rozbierane na części. Części niezdatne do użytku powinny być zaliczone jako złom, do działu XVI, zaś zdatne do użytku bez lub po naprawie do działu IVa. Odzyski powinny być klasyfikowane bezpośrednio po wyjęciu rozjazdów z toru i odpowiednio do wyniku klasyfikacji, przeprowadzane w książeczkach materiałowych służby drogowej.

Rozjazdy kategorii A, B i C nie mogą być bez zezwolenia Ministerstwa Komunikacji ani dzierżawione, ani sprzedawane. O ile w wyjątkowych przypadkach zajdzie konieczność sprzedaży lub dzierżawy rozjazdu, zaliczonego do jednej z tych kategoryj, Dyrekcje O.K.P. powinny zgłaszać do Ministerstwa Komunikacji należycie umotywowane wnioski, w których należy wskazywać ilość, typ, stopień zużycia, cenę rejestrową, oraz cenę sprzedażną rozjazdu, obliczoną w/g poniższych wskazówek.

Rozjazdy kategoryj D, których zbędność dla PK.P. została stwierdzona, mogą być przez Dyrekcję O.K.P. sprzedawane i dzierżawione.

II. Naprawa rozjazdów.

Rozjazdy zaliczone do kategorii A, B i C powinny być naprawione w czasie najkrótszym i magazynowane w stanie naprawionym. Naprawę rozjazdów z kategorii D należy wykonywać tylko wówczas, gdy zajdzie potrzeba ich wykorzystania.

Kosztami naprawy rozjazdów kategorii A, B i C należy obciążać ich cenę rejestrową w rachunku zasobów zapomocą wykazów wytworu.

Po dokonaniu naprawy, rozjazdy z kategorii B przechodzą do kategorii A. — W razie sprzedaży, koszty naprawy rozjazdu kategorii D, dolicza się kupującemu w rzeczywiście poniesionej wysokości, zaś w razie dzierżawy odnosi się go w tejże wysokości, razem z jego ceną rejestrową względnie szacunkową na rachunek bieżący osoby, wypożyczającej rozjazd.

III. Ustalanie cen rejestrowych.

Rozjazdy zaliczone do kategorii A oceniać należy w wysokości 50% wartości nowego rozjazdu, a zaliczone do kteg. B, C i D w wysokości 33% wartości takiegoż rozjazdu. Dla rozjazdów typów niezakupywanych, ceny rejestrowe należy obliczać proporcjonalnie do wagi kompletnego rozjazdu, na który cena zakupu jest wiadomą.

Ceny rejestrowe części rozjazdów, zdatne do użytku bez naprawy zaliczone do działu IVa, powinny być ustalone w wysokości 50%, a zdatne do torów po naprawie, w wysokości 33% cen takich samych materiałów nowych.

Ceny części niezdatnych, zaszeregowane do działu XVI winny być ustalane w wysokości odpowiednich cen złomu.

IV. Obliczanie cen sprzedażnych i dzierżawnych rozjazdów.

Ceny sprzedażne rozjazdów z kategorii D t.j. nieprzydatnych dla P.K.P., oblicza się przez dodanie do ich ceny rejestracyjnej rzeczywistej kosztów naprawy z dodaniem 15% dodatku materiałowego, obliczonego od jego ceny rejestrowej.

Jeżeli rozjazd sprzedaży z kategorii D nie wymaga gruntownej naprawy, lecz tylko nieznacznych poprawek, wówczas należy go oszacować w stosunku do stopnia zużycia.

Ta wartość szacunkowa nie powinna jednak być niższą od 50% wartości takiego samego rozjazdu nowego.

Do tej wartości szacunkowej należy przy sprzedaży doliczać 15% dodatku materiałowego.

W ten sam sposób jak to wskazano dla rozjazdów kategorii D obliczać należy ceny sprzedażne rozjazdów kategorii A, B i C.

Ceny dzierżawne rozjazdów kategorii D, ustala się w wysokości ich cen rejestrowych z doliczeniem, jak wskazano wyżej kosztów ich naprawy w rzeczywiście poniesionej wysokości. Jeżeli rozjazd dzierżawiony z kategorii D nie wymaga naprawy, wówczas jako cenę dzierżawną przyjmuje się jego cenę szacunkową ustaloną w sposób wskazany dla cen sprzedażnych takich rozjazdów, z kategorii D.

Do ustalonych w ten sposób cen dzierżawnych nie dolicza się w obu przypadkach dodatku materiałowego.

W ten sam sposób oblicza się ceny dzierżawne rozjazdów kategorii A, B i C.

V. Inne postanowienia.

Ceny sprzedażne i dzierżawne rozjazdów rozumie się loco miejsce zamagazynowania t. zn., że transport ich na miejsce przeznaczenia, odbywa się na koszt kupującego lub dzierżawcy zaś koszty załadowania rozjazdów do wagonów należy policzyć tymże według kosztów własnych Dyrekcji O.K.P. z doliczeniem 15% dodatku administracyjnego.

Sprzedaż rozjazdów lub dzierżawa winna być dokonywana z ominięciem pośrednictwa, wyłącznie tylko na własne potrzeby nabywców t.j. do budowy lub utrzymania ich własnych bocznic.

VI. Postanowienie końcowe.

Dyrekcje O.K.P. przystąpią niezwłocznie po ogłoszeniu niniejszego okólnika, do uporządkowania rozjazdów, znajdujących się w zapasach ich rachunkozdawców zasobowych, w myśl powyższych wskazówek.

Klasyfikacja tych rozjazdów jako też i tych które będą odzyskane w przyszłości przy wymianach, do właściwej kategorii i grupy powinna być przeprowadzona i przeprowadzana nadal przez organy nadzorcze oddziałów drogowych (Naczelnika Oddziału lub Kontrolera) jaknajsumienniej, baczyć szczególnie by rozjazdy nadające się do użytku własnego P.K.P. nie były zaliczane do kategorii zbędnych (kategoria D).

Organy nadzorcze Dyrekcji O.K.P. zarówno służby drogowej jak i biur finansowych powinny przy każdej sposobności i jaknajczęściej sprawdzać zapasy rozjazdów i prawidlość ich zaszeregowania do właściwych kategorii i grup działu IVa.

Jednocześnie unieważnia się następujące zarządzenia Ministerstwa Komunikacji: z dnia 27.VIII—1929 r. Nr V/6943/17/29, z dnia 5.I.—1932 r. Nr U.N. II-43/1/32 oraz z dnia 2.III—1932 r. Nr N.U. II-43/1/32.

Nr U. N. II. 43/12.

546.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 kwietnia 1937 r. Nr 277 w sprawie opłat za świadczenia na bocznicach normalnotorowych.

A. 1) Stawki (opłaty ryczałtowe), przewidziane w § 5 ust. 2) „Ogólnych warunków utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych" (Dz. Urz. M. K. z 1932 r. Nr 11, poz. 87), obejmują koszty wymiany pojedyńczych części nawierzchni oraz bieżącej drobnej naprawy torów i rozjazdów w granicach wywłaszczenia kolejowego.

Roboty, te zatem, niezależnie od tego, czy materiały żelazne nawierzchni są własnością posiadacza bocznicy, czy też są przez niego dzierżawione od kolei, powinny być wykonane kosztem i staraniem Dyrekcji przy użyciu materiałów (pojedyńcze szyny, złączki, podkłady, podrozjezdnice, podsypka), przez nią dostarczonych.

Roboty, przekraczające zakres bieżącej drobnej naprawy torów i rozjazdów, a więc roboty związane z wymianą ciągłą nawierzchni, wymianą iglic i krzyżownic w rozjazdach, wzmocnieniem nawierzchni, powinny być w granicach wywłaszczenia kolejowego wykonywane przez Dyrekcję na koszt posiadacza bocznicy i z jego materiałów, za wyjątkiem przypadku, kiedy materiały żelazne nawierzchni są przez posiadacza bocznicy dzierżawione od kolei.

Wówczas bowiem potrzebnych materiałów żelaznych nawierzchni dostarcza Dyrekcja, zaś posiadacz bocznicy pokrywa koszt robocizny i przewozu tych materiałów.

2) Jeżeli położone na bocznicy materiały żelazne nawierzchni poza granicami wywłaszczenia kolejowego są przez posiadacza bocznicy dzierżawione od kolei, to wówczas również materiałów żelaznych w miejsce normalnie zużytych dostarcza Dyrekcja, koszty zaś robocizny i przewozu materiałów ponosi posiadacz bocznicy.

3) Jeżeli konieczność naprawy i wymiany materiałów nawierzchni wynikła wskutek wypadku żywiołowego lub też wypadku kolejowego powstałego z winy posiadacza bocznicy, to koszty robocizny, materiałów i ich przewozu ponosi posiadacz bocznicy, zaś za zniszczone i uszkodzone materiały żelazne nawierzchni dzierżawione od kolei, posiadacz bocznicy obowiązany jest zapłacić Dyrekcji odszkodowanie lub też dostarczyć odpowiednich materiałów w naturze.

B. Od posiadaczy bocznic, którzy nabyli własnym kosztem materiały ułożone w bocznice, i przekazali je Dyrekcji na podstawie zobowiązania, bez żadnego z jej strony wynagrodzenia—należy z tytułu najmu tych materiałów pobierać jedynie czynsz „z uznania" (rekognicyjny) po 2 grosze (dwa grosze) rocznie za tonę a to w celu zaznaczenia, że materiały nawierzchni stanowią własność Zarząd Kolejowego.

C. Ministerstwo Komunikacji upoważnia Dyrekcje do obniżania opłaty za dozór techniczny dla bocznic, których długość poza granicami wywłaszczenia kolejowego przekracza 10 km, a mianowicie — do wysokości, ustalonych na następujących zasadach:

opłata za pierwsze 10 km . . . . .0,10 zł za 1 mb rocznie,

za następne powyżej 10 km do 15 km . . . 0,05 zł za 1 mb rocznie,

za dalsze powyżej 15 km . . . . . 0,025 zł za 1 mb rocznie.

D. Ministerstwo Komunikacji upoważnia Dyrekcje do pobierania za czas zamknięcia bocznicy tylko następujących opłat:

1) za dzierżawę gruntu kolejowego, zajętego pod bocznicę,

2) za dzierżawę materiałów żelaznych nawierzchni,

3) za utrzymanie i smorowanie rozjazdu odgałęziającego, jeżeli pozostaje w torze,

4) za dozór nad rozjazdem odgałęziającym bocznicę — jeżeli pozostaje on w torze — w przypadkach zatrudnienia dla tego celu oddzielnego pracownika, oraz

5) opłaty amortyzacyjne, jeżeli bocznica stanowi własność P.K.P.

Poza tym posiadacz bocznicy powinien pokryć, w razie potrzeby, koszt rozebrania i ułożenia rozjazdu odgałęziającego, oraz koszt jednorazowej naprawy bocznicy przed jej uruchomieniem.

Opłaty, wymienione pod 1), 2) i 5) (t.j. za dzierżawę gruntu kolejowego, dzierżawę mate-

riałów żelaznych nawierzchni i opłatę amortyzacyjną) należy wówczas pobierać zmniejszone do połowy opłat normalnych.

Powyższe ulgi można stosować w razie zamknięcia bocznicy, trwającego nie krócej niż trzy miesiące.

Jednocześnie unieważnia się okólniki Min. Kom. z dnia 2.VI. 1927 r. Nr V. 3811/16/27, z dnia 14.III. 1934 r. Nr U.J. III-201/1, z dnia 8.V. 1935 r. Nr U.J. III-203/7 i z dnia 15.VI-1935 r. Nr U.J. III-201/3.

Nr U. J. III. 201/11.

547.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 kwietnia 1937 r. Nr 278 w sprawie Przepisów do obliczenia dodatku administracyjnego i materiałowego przy świadczeniach, dokonywanych przez Służbę Drogową i Zabezpieczenia.

1) Z tytułu nadzoru ze strony Dyrekcji O.K.P. nad robotami wykonywanymi na terytorium kolejowym przez osoby i instytucje postronne, własnymi ich siłami i środkami, należy pobierać z góry dodatek administracyjny w wysokości 5% od sumy kosztorysowej robocizny.

W przypadkach wykonywania na terytorium kolejowym przez Związki Samorządowe robót drogowych, lub przez Zarządy Miejskie robót związanych z budową urządzeń miejskich o charakterze użyteczności publicznej, skrzyżowań ulic z torami kolejowymi, opłata za sprawowanie przez Dyrekcje O.K.P. nadzoru nad temi robotami w zakresie niezbędnym dla zabezpieczenia interesów kolei, powinna być pobierana, w każdym poszczególnym przypadku, w wysokości poniesionych przez Dyrekcje z tego tytułu rzeczywistych kosztów nadzoru sprawowanego w razie potrzeby przez specjalnie wyznaczonych do tego pracowników.

Przy budowach bocznic, wykonywanych siłami i środkami ich posiadaczy należy za nadzór pobierać z góry dodatek administracyjny w wysokości 5% od sumy kosztorysowej robocizny przy wszystkich robotach bezpośrednio związanych z budową bocznicy (podtorza, nawierzchni, urządzeń bezpieczeństwa, urządzeń ładunkowych itp.).

W razie gdyby w trakcie wykonywania robót zaszła zasadnicza zmiana w ich projekcie, to wysokość sumy, należnej za nadzór techniczny, powinna być określona na podstawie odpowiednio poprawionych kosztorysów.

2) W przypadkach, gdy roboty kolejowe, wykonywane zarówno przez osoby i instytucje postronne jak i przez Dyrekcje O.K.P. na koszt tych osób i instytucji, przechodzą po ich wykonaniu na własność P.K.P. (np. przystanki, roboty i urządzenia dla włączenia obcych linii do stacji P.K.P., mostki piesze, rozwój torów stacyjnych etc.) nie należy za nadzór nad nimi pobierać żadnego dodatku administracyjnego od robocizny.

3) W stosunku do linii kolejowych, budowanych środkami organów samorządowych lub innych władz i wykonywanych zarówno przez te organa, jak i przez Dyrekcje O.K.P., o ile te linie **po wykonaniu** przechodzą na własność P.K.P., również nie należy pobierać żadnego dodatku administracyjnego od robocizny. W przypadku gdy linie te, poza stacjami włączenia, po oddaniu do eksploatacji P.K.P. pozostają nadal własnością tych organów lub władz, to w razie wykonywania na tych liniach inwestycji lub robót uzupełniających przez Dyrekcje należy pobierać dodatek administracyjny w wysokości 5% od kosztu robocizny w razie zaś wykonania tych robót bezpośrednio przez te organa i władze — należy pobierać opłatę tylko w wysokości rzeczywistych kosztów nadzoru, sprawowanego, w razie potrzeby przez specjalnie wyznaczonych do tego pracowników.

4) 15% dodatek materiałowy oblicza się od kosztów materiałów wydanych z zapasów P.K.P. loco magazyn Zasobów. Dalszy przewóz na miejsce przeznaczenia w przypadku wykonywania robót przez Dyrekcje na rachunek zainteresowanych należy obliczać pg. taryfy gospodarczej; w przypadku wykonywania robót przez samych zainteresowanych należy obliczać przewoźne pg. taryfy gospodarczej tylko za przewozy materiałów żelaznych nawierzchni wydzierżawionych lub odstępowanych przez P.K.P., przewozy zaś innych materiałów — pg. taryfy ogólnie obowiązującej.

W razie zakupu przez Dyrekcje materiałów na rachunek zainteresowanych osób i instytucji postronnych, materiały te winny być przesłane z miejsca zakupu na miejsce przeznaczenia za zwykłym listem przewozowym i wtedy 15% dodatku materiałowego nie należy stosować.

5) Jednocześnie unieważnia się następujące okólniki M. K.: z dnia 29.VII. 1933 r. Nr U.J. III-202/17, z dnia 29.VII. 1933 r. Nr U.J. III-202/20, z dnia 8.XI. 1933 r. Nr. U.J. III-202/42, z dnia 17.X. 1934 r. Nr U.J. V-402/61, z dnia 19.XII. 1935 r. Nr U.J. V-402/35 i zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 9.VII. 1396 r. Nr U.J. V-402/43 (Dz. Urz. M. K. — 1936 r. Nr 44, poz. 218).

6) Na podstawie specjalnego porozumienia z zainteresowanymi należy obliczać dodatek administracyjny i materiałowy za świadczenia wykonywane przez P.K.P.:

a) dla Francusko - Polskiego Towarzystwa Kolejowego — pg zarządzenia z dnia 20.IV. 1933 r. Nr U.J. VI-501/46,

b) dla Zarządu Poczt i Telegrafów — pg zarządzenia Nr U.Z. V-82/1/32 z dn. 11.II. 1932 r.

c) dla Władz Wojskowych pg zarządzenia Nr U.J. V-402/18 z dnia 11.XII-1936 r.

Nr U. J. V. 102/14.

M. K. z 28.IX. 1931 r. Nr P. 2/1253/31 Dz. U. M. K. z 1931 r. Nr 20, poz. 155 i rozp. M. K. z dn. 28.VI. 1934 r. Nr P. 6/70/28/34 Dz. Urz. M. K. Nr 29, poz. 170);

2) bezpłatne lub ulgowe przejazdy i przewozy środkami komunikacyjnymi, pozostającymi pod zarządem Ministra Komunikacji (§ 13 pkt 3 rozp. Rady Ministrów z dn. 1.I. 1934 r. Dz. U. R. P. Nr 4, poz. 24 rozp. M. K. z 10.II. 1934 r. Nr P.U. I/7/34 Dz. Urz. M.K. Nr 4, poz. 27 oraz rozp. M. K. z 4.XII. 1929 r. Nr P/3296/2/29 Dz. Urz. M. K. z 1929 r. Nr 1);

3) opieka lekarska i dostarczanie środków leczniczych dla pracowników i członków ich rodzin (§ 14 rozp. Rady Ministrów z dnia 1.I. 1934 r. Dz. U. R. P. Nr 4, poz. 24 i rozp. M. K. z 14.IV. 1934 r. Nr P. I. 2/11 Dz. Urz. M. K. Nr 15, poz. 80);

4) mieszkania służbowe za opłatą komornego w wysokości 15% uposażenia (§ 17 rozp. Rady Ministrów z dn. 1.I. 1934 r. Dz. U. R. P. Nr 4, poz. 24 i rozp. M .K. z dn. 9.III. 1934 r. Nr G. 1/1/27 Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz 55)..

f) zapomogi bezzwrotne, począwszy od dnia 10 kwietnia 1936 r pod warunkiem:

1) że nie będą nosiły charakteru częstotliwego t.j. jednej osobie nie będą wypłacane więcej niż trzy razy do roku,

2) że nie będą wynosiły jednorazowo dla osób pobierających wynagrodzenia miesięczne do 200 zł — 100 zł i ponad 200 zł do 500 zł — 200 zł.

W przypadkach gdy udzielona zapomoga bezzwrotna nie będzie odpowiadać powyższym warunkom, należy pobrać podatek specjalny na ogólnych zasadach — n.p. jeżeli w ciągu roku pracownik otrzyma czwartą z kolei zapomogę, wówczas trzy poprzednie tracą charakter charytatywny, nabierając przez czwartą zapomogę znamion częstotliwości i wobec tego należy wymierzyć i pobrać podatek specjalny od sumy wszystkich, w ciągu roku wypłaconych zapomóg;

g) z dniem 1 maja 1936 r. zostały zwolnione następujące dodatki:

1) dla drużyn konduktorskich za czas służby przy pociągach,

2) dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie,

3) dla drużyn pociągowych na kolejach wąskotorowych za czas służby przy pociągach względnie na parowozie,

4) dla pracowników kolejowych za służbę w porze nocnej,

5) dla szoferów i konduktorów samochodów przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe",

6) dla pracowników komunikacji samochodowej przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" za służbę w porze nocnej.

(2) Wszelkiego rodzaju inne dodatki i wynagrodzenia, jak sezonowe, graniczne, za udział w ćwiczeniach straży pożarnej, w ćwiczeniach obrony przeciwgazowej, odszkodowania za niewykorzystany urlop, premie itp. podlegają podatkowi specjalnemu.

do art. 2 ustęp (3)

(3) Przepisy tego ustępu stosują się również do pracowników P.K.P. pełniących służbę na obszarze W. M. Gdańska lub zatrudnionych w Naczelnym Komitecie Kolei Górnośląskich w Bytomiu, to znaczy, że pracownikom etatowym i stałym należy potrącać podatek specjalny jedynie od uposażeń zasadniczych — bez uwzględnienia jakichkolwiek dodatków — natomiast pracownikom kontraktowym, (umownym miesięcznie płatnym) należy potrącać podatek specjalny jedynie od jednej trzeciej części ich wynagrodzenia umownego.

do art. 4.

(4) Za „poszczególną władzę, urząd, przedsiębiorstwo, zakład, instytucję" uważać należy każdy poszczególny organ uprawniony w myśl obowiązujących przepisów do asygnowania wynagrodzenia, choćby nawet asygnowało płatnikowi wynagrodzenie kilka różnych organów w ramach danego przedsiębiorstwa. — Jeżeli więc n.p. pracownik stały zatrudniony w Oddziale ruchowo-handlowym i pobierający tam uposażenie, zostanie delegowany do Dyrekcji i tam zostanie mu wyasygnowane specjalne wynagrodzenie, to w tym wypadku Dyrekcja i Oddział są odrębnymi władzami asygnującymi i każde z nich potrąca specjalny podatek w/g skali, przypadającej dla wypłaconego przez siebie wynagrodzenia.

Albo też palacz etatowy otrzymuje uposażenie zasadnicze zalikwidowane przez Dyrekcję, a godzinowo-kilometrowe zalikwidowane przez Oddział Mechaniczny, to w tym wypadku Dyrekcja i Oddział nie są odrębnymi władzami asygnującymi i każda z nich nie potrąca specjalnego podatku w/g skali, przypadającej dla zlikwidowanego przez siebie wynagrodzenia, gdyż wypłatę tych obydwu wynagrodzeń uskutecznia jedna i ta sama władza, t.j. Oddział Mechaniczny, wobec czego wynagrodzenia te podlegają kumulacji a podatek specjalny należy potrącić w/g skali przypadającej od skomulowanych wynagrodzeń. Pobierane przez wdowę zaopatrzenie wdowie i sieroce, nie podlega kumulacji, gdyż tak jedno jak i drugie zaopatrzenie oparte jest na osobnym tytule prawnym. Zaopatrzenie sieroce asygnuje się wdowie jedynie jako opiekunce sieroty, wobec czego płatnikiem podatku specjalnego od zaopatrzenia sierocego jest zawsze sierota, uprawniona do pobierania zaopatrzenia. Kumulacji podlegają natomiast zaopatrzenia i odszkodowania za wypadki b. pracowników P.K.P. jeżeli wypłata ich dokonywana jest przez jeden i ten sam urząd— n.p. Dyrekcja O.K.P. asygnuje je do wypłaty przez P.K.O.

Należy zatem pamiętać o tym, że **przewidziana w art. 4 kumulacja wynagrodzeń zacho-**

dzi wówczas, gdy kilka wynagrodzeń wypłaca płatnikowi jeden i ten sam organ asygnujący.

Stopę procentową ustala się i podatek oblicza się od wynagrodzenia brutto.

(5) W przeciwieństwie do podatku dochodowego, specjalny podatek pobiera się nie od sumy wynagrodzenia w stosunku rocznym, lecz od łącznej sumy tych wszystkich wynagrodzeń, które płatnik od poszczególnej władzy itd. faktycznie otrzymał w ciągu miesiąca.

O ile jednak chodzi o:

a) odprawy, wypłacane jednorazowo za trzy miesiące lub za dłuższy okres czasu spowodu bezzwłocznego rozwiązania stosunku służbowego z płatnikiem;

b) stałe miesięczne wynagrodzenia, które nie zostały wypłacone w terminie i wypłacane są za czas ubiegły jednorazowo, lub w kilku ratach;

c) wynagrodzenia z tytułu zaległych emerytur, rent itp. wypłacane jednorazowo, np. na skutek wygrania skargi o emerytaurę w Najwyższym Trybunale Administracyjnym.

Ministerstwo Skarbu na zasadzie art. 130 ordynacji podatkowej zarządziło co następuje:

We wszystkich wymienionych wyżej pod a) — c) wypadkach specjalny podatek należy obliczać i potrącać według stopy procentowej, przypadającej od wchodzących tu w rachubę wynagrodzeń osobno za każdy miesiąc. Naprzykład: pewien urząd wypowiada w końcu stycznia b. r. pracownikowi pracę, zwalnia go z dniem 31 stycznia i wypłaca mu trzymiesięczną odprawę za luty, marzec i kwiecień 1937 r. Pracownik ten pobierał miesięcznie wynagrodzenie w kwocie 300 złotych, otrzymał więc w styczniu wynagrodzenie normalne za styczeń w kwocie 300 zł i w dniu 31 stycznia 900 zł tytułem odprawy, razem 1.200 złotych. Stosownie do wyjaśnień wyżej zawartych pracownikowi temu należy obliczyć i potrącić podatek od sumy 1.200 złotych, lecz według stopy procentowej, przypadającej od wynagrodzenia 300 złotych miesięcznie. Przykład drugi: urzędnik skarży do Najwyższego Trybunału Administracyjnego decyzję władzy, odmawiającą mu prawa do emerytury. Skargę wygrywa i w styczniu 1937 r. otrzymuje zaległą emeryturę jednorazowo za trzy lata wstecz w wysokości 125 zł za każdy miesiąc. Urzędnikowi temu należy podatek obliczyć i potrącić od ogólnej wypłaconej mu sumy, lecz według stopy procentowej, przypadającej od sumy 125 złotych .

Gdyby jednak w wypadkach, o których mowa pod b) i c), wypłacane za czas ubiegły wynagrodzenia za każdy poszczególny miesiąc nie przekraczało minimum wolnego od podatku (100 lub 110 złotych), łącznie zaś suma wypłacanego wynagrodzenia za czas ubiegły przekraczała to minimu, wówczas należy stosować zasady następujące:

A) Jeżeli płatnikowi w ubiegłych miesiącach wogóle nic nie płacono i jeżeli zarazem wynagrodzenie jego za każdy miesiąc nie przekraczało minimum wolnego od podatku (100 lub 110 złotych), wówczas od ogólnej sumy wypłacanego mu za czas ubiegły wynagrodzenia należy podatek obliczyć i potrącić według stopy procentowej przewidzianej dla pierwszego stopnia wynagrodzenia. Naprz. płatnikowi wypłacane jest jednorazowo wynagrodzenie za dwa lata wstecz, które miesięcznie wynosi 90 złotych. Ogólna suma wynagrodzenia (90×24) wynosi 2.160 zł. Od tej sumy należy pobrać podatek według stopy 7% lub 5,5%, w zależności od tego, czy wypłacane wynagrodzenie podlega potrąceniu z tytułu państwowego podatku dochodowego, opłat emerytalnych lub składek ubezpieczeniowych, czy też nie.

B) Jeżeli płatnikowi, pobierającemu wynagrodzenie w pewnej określonej wysokości, w ubiegłych miesiącach wypłacono tylko część tego wynagrodzenia, a następnie w pewnym miesiącu, oprócz wynagrodzenia bieżącego, wypłaca mu się wyrównanie za miesiące ubiegłe, całkowicie lub częściowo, wówczas od kwoty wypłacanego wyrównania specjalny podatek należy obliczyć i potrącić według stopy procentowej, przypadającej od pełnej sumy wynagrodzenia za każdy ubiegły miesiąc, wyrównywując równocześnie kwoty za mało ewentualnie potrąconego podatku w miesiącach ubiegłych. Przykład: Płatnik ma umówione wynagrodzenie w sumie 250 złotych miesięcznie. W miesiącach od lipca 1935 do marca 1936 r. niewypłacano mu pełnej sumy 250 złotych, lecz wypłacano: w lipcu 1935 r. 120 złotych, w sierpniu 180 złotych, we wrześniu 150 zł, w październiku, listopadzie i grudniu 1935 r. po 160 złotych, w styczniu i lutym 1936 r. po 130 złotych i w marcu 1936 r. 200 złotych. W ten sposób płatnikowi zamiast 2.250 złotych (9 miesięcy po 250 zł) wypłacono tylko 1.390 złotych. W kwietniu 1936 r wypłaca się płatnikowi jednorazowo wyrównanie w kwocie 860 złotych plus bieżące wynagrodzenie 250 zł, razem 1.110 zł. Podatek od tej kwoty należy obliczyć i potrącić nie według stopy dla sumy 1.110 zł, lecz według stopy dla sumy 250 złotych, czyli sumy normalnego miesięcznego wynagrodzenia, i równocześnie należy obliczyć i potrącić za mało pobrany podatek w miesiącach grudzień 1935 r. — kwiecień 1936 r., jeżeli on w tych miesiącach był obliczony według stopy procentowej, przypadającej od sumy faktycznie wypłaconej w poszczególnych miesiącach.

Tę samą zasadę należy stosować także i wówczas, gdy wypłata wyrównania następuje nie jednorazowo, lecz w ratach.

C) Zasadę przytoczoną pod B) należy stosować również w wypadkach wypłacania wyrównania wynagrodzenia za ubiegłe miesiące np. z powodu wygrania skargi o wyższy wymiar emerytury.

W końcu Ministerstwo Skarbu podkreśla, że ulgi przyznane w niniejszym punkcie odnoszą się tylko do stałych miesięcznych wynagrodzeń, natomiast nie mają zastosowania do wypłat wszelkiego rodzaju zaległych i bieżących wynagrodzeń jednorazowych, tantiem, prowizyj i t. p., które powinny być opodatkowane ściśle według przepisów dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 listopada 1935 r.

(6) Osoby, których wynagrodzenia wolne są od potrąceń z tytułu podatku dochodowego i opłat emerytalnych lub składek ubezpieczeniowych a obciążone są wyłącznie opłatami na rzecz Funduszu Pracy, opłacają specjalny podatek według skali określonej w pkt. 1) Przez określenie „wynagrodzenia wolne od państwowego podatku dochodowego" rozumieć należy również wynagrodzenia wolne od tego podatku tylko z tego względu, że nie przekraczają ustalonego ustawą minimum egzystencji, a zatym wynagrodzenia nieprzekraczające w stosunku rocznym — o ile chodzi o grudzień 1935 r. — sumy 2.500 zł, a o ile chodzi o czas od 1 stycznia 1936 r. — sumy 1.500 zł n. p. od emerytury w wysokości 120 zł miesięcznie, która jako nieprzekraczająca w stosunku rocznym sumy 1.500 zł, jest wolna od podatku dochodowego, a nie podlega też potrąceniu z tytułu opłat ubezpieczeniowych i emerytalnych, podatek specjalny należy potrącić według skali p. 1) art. 5 ust. 1).

do art. 5 ustęp (1)

(7) Specjalny podatek, podobnie jak podatek dochodowy, pobiera się drogą potrącenia przy wypłacie wynagrodzenia; obowiązek potrącania ciąży na Dyrekcji (Biurze), Oddziałach K. P. i innych urzędach, likwidujących i wypłacających uposażenie lub wynagrodzenie.

Podatek specjalny od wynagrodzeń dodatkowych pracowników etatowych i kontraktowych płatnych miesięcznie z góry powinno potrącać Biuro Finansowe (F 3) danej Dyrekcji, łącznie z podatkiem od uposażenia zasadniczego za miesiąc następny. Celem prawidłowego ustalenia stopy procentowej należy w uwadze z lewej strony list płacy, przed nazwiskiem, wskazywać wszystkie wypłaty dodatkowe, wypłacone odnośnym pracownikom w ciągu ubiegłego miesiąca, a mianowicie: nagrody pieniężne, premie, wynagrodzenia za pracę akordową, godziny nadliczbowe, dodatki sezonowe, graniczne, odszkodowania za niewykorzystany urlop wypoczynkowy i t. p.

Pracownikom stałym (umownym dziennie płatnym) i czasowym, podatek specjalny od wynagrodzeń dodatkowych wypłacanych w ciągu danego miesiąca, należy potrącać łącznie z podatkiem od wynagrodzenia zasadniczego płatnego za ten miesiąc z dołu. W tym celu wszelkie dodatkowe wynagrodzenia wypłacane tym pracownikom, należy zamieszczać w uwadze list płatniczych (książek wypłat). Potrącone kwoty powinny Dyrekcje przekazywać najpóźniej do dnia 28 każdego miesiąca za miesiąc poprzedni na rachunek terytorialnej Izby Skarbowej w Banku Polskim lub do kasy Urzędu Skarbowego, znajdującego się w siedzibie danej Dyrekcji; jednocześnie należy Izbie Skarbowej wysłać wykazy kwot potrąconych tytułem podatku specjalnego, sporządzone według tych samych zasad, jakie obowiązują dla państwowego podatku dochodowego (zarządzenie Ministerstwa Skarbu z dnia 27.VI.1922 r. Nr D.P.446/V).

(8) Renty, wyprocesowane przez osoby postronne od przedsiębiorstwa P.K.P. oparte są na tytule prawno-prywatnym, wobec czego wypłaty z tytułu tych rent nie podlegają podatkowi specjalnemu.

(9) Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dn. 25.IX.1937 r. Nr D. V. 23471/2/37 zezwoliło, aby począwszy od dnia 1.X.1937 r. nie potrącała Dyrekcja należności podatku specjalnego od wynagrodzeń, wypłacanych uczącej się młodzieży ze szkół średnich oraz wyższych zakładów naukowych z tytułu odbywanych przez nią praktyk wakacyjnych, o ile czas trwania takiej praktyki nie przekracza okresu 4-ch miesięcy, zaś wynagrodzenie miesięczne nie przekracza kwoty zł 208 brutto. Niedobrane z tego tytułu kwoty podatku specjalnego Min. Skarbu umorzyło na zasadzie art. 123 § 1 ordynacji podatkowej (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 14 poz. 134).

(10) Ministerstwo Skarbu pismem z dnia 19.X.37 r. Nr D. V. 23919/2/37 rozciągnęło postanowienia okólnika z dnia 22.V.37 r. Nr D. V. 21707/2/37 w sprawie podatku specjalnego od wynagrodzeń robotników sezonowych, zatrudnionych na robotach publicznych (Dz. U. M. Skarbu Nr 14/36 poz. 467), również na zatrudnionych przez przedsiębiorstwo P.K.P. robotników sezonowych, pracujących w żwirowniach, przy naprawach torów, linii telegraficznych i t. p. bez względu na konserwacyjny czy inwestycyjny charakter tych robót kolejowych, a zatym począwszy od dnia 1.XI. 1937 r. wynagrodzenia tych robotników wolne są od podatku specjalnego z zastrzeżeniem jednak, iż czas pracy poszczególnych robotników nie będzie przekraczał 6-ciu miesięcy w ciągu roku, zaś wynagrodzenie nie przewyższy kwoty zł 208.— miesięcznie. Niedobrane z tego tytułu kwoty podatku specjalnego Min. Skarbu umorzyło na zasadzie art. 123 § 1 Ordynacji Podatkowej.

(11) Ministerstwo Komunikacji uchyla jednocześnie następujące okólniki w sprawie podatku specjalnego:

Nr FR II 17/16 z dnia 14.XI.1935 r.
„ FR II 17/19 z dnia 3.XII.1935 r.
„ T II 1344/35 z dnia 18.XI.1935 r.
„ FR II 17/22 z dnia 10.XII.1935 r.
„ FR II 17/25 z dnia 16.XII.1935 r.
„ FR II 17/27/35 z dnia 20.XII.1935 r.
„ T II 17/36 z dnia 4.I.1936 r.
„ FR II 17/31/35 z dnia 15.I.1936 r.

Nr FR II 17/11 z dnia 16.I.1936 r.
„ FR II 17/34 z dnia 15.II.1936 r.
„ FR II 17/90 z dnia 22.IV.1936 r.
„ FR II 17/101 z dnia 14.V.1936 r.
„ FR II 17/169 z dnia 10.VIII.1936 r.
„ FR II 17/198 z dnia 26.VIII.1936 r.
„ FR II 17/228 z dnia 5.XI.1936 r.
„ FR II 17/103 z dnia 22.X.1937 r.
„ FR II 17/115 z dnia 6.XII.1937 r.

oraz okólnik w sprawie wypłat:

Nr FR II 17/29 z dnia 5.VIII.1933 r.
„ FR II 21/7/35 z dnia 15.XI.1935 r.
„ FR II 21/9 z dnia 21.IX.1935 r.

Nr FR. II. 17/30/37.

549.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 grudnia 1937 r. Nr 280 w sprawie państwowego podatku dochodowego.

Podstawami prawnymi do wymierzania i pobierania podatku dochodowego jest: obwieszczenie Ministra Skarbu z dn. 14.XII.35 r. (Dz. U. R. P. Nr 2 poz. 6) w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o państwowym podatku dochodowym, oraz rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 27.IV.1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 40, poz. 301) w sprawie wykonywania ustawy o państwowym podatku dochodowym, znowelizowane rozporządzeniem Ministra Skarbu z dn. 13.I.1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 5 poz. 44) o zmianie rozporządzenia z dnia 27.IV.36 r.

Wszyscy pracownicy zainteresowani wymierzaniem i pobieraniem podatku dochodowego powinni zapoznać się jaknajdokładniej z treścią powyższych ustaw oraz z niżej podanymi wyjaśnieniami.

Ustawa o państwowym podatku dochodowym dzieli się zasadniczo na dwa osobne działy. Dział I-szy zawiera opodatkowanie dochodów nie wypływających bezpośrednio ze stosunku służbowego a dział II-gi odnosi się do opodatkowania dochodów z uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę łącznie ze wszystkimi dodatkami.

Przedsiębiorstwo P.K.P. na podstawie art. 11 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 29.XI.1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 82 poz. 641), wydanego w sprawie zmian i uzupełnień rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 24.IX.1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe wolne jest od wszelkich podatków, danin i opłat publicznych od których wolny jest Skarb Państwa. Skarb Państwa wolny jest od podatku dochodowego na podstawie p. 7 art. 5 ustawy o państwowym podatku dochodowym, a zatym na tej samej podstawie wszelkie dochody osiągnięte przez przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe z jego majątku i z eksploatacji przedsiębiorstwa nie podlegają podatkowi dochodowemu (według działu I ustawy). W związku z przepisami art. 8 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 października 1933 r. o uposażeniu funkcjonariuszów państwowych (Dz. U. R. P. Nr 86 poz. 663) oraz § 16 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr 4 poz. 24), ze zwolnienia od państwowego podatku dochodowego korzystają również wszelkiego rodzaju wynagrodzenia, wypłacane na podstawie wymienionych wyżej rozporządzeń osobom, których stosunek służbowy w dziedzinie wynagrodzenia jest unormowany na podstawie powyższych rozporządzeń. **Nie korzysta zatym ze zwolnienia od państwowego podatku dochodowego wynagrodzenie, wypłacane pracownikom kontraktowym (umownym), z uwagi na to, że wypłata wynagrodzenia opiera się na umowie prywatno-prawnej.** Jeżeli pracownik obok wynagrodzenia, pobieranego na podstawie wymienionych wyżej rozporządzeń pobiera ponadto ze Skarbu Państwa wynagrodzenie z tytułu umowy prywatno-prawnej o najem usług, to to ostatnie wynagrodzenie podlega państwowemu podatkowi dochodowemu.

Za wynagrodzenie, wypłacane na podstawie wymienionych na wstępie rozporządzeń należy uważać: uposażenie zasadnicze, dodatki lokalne, dodatki funkcyjne, dodatki służbowe, zasiłki wyrównawcze, wszelkiego rodzaju inne dodatki, których wypłata opiera się na wymienionych na wstępie rozporządzeniach (dodatki reprezentacyjne, dodatki na umundurowanie i wyekwipowanie, dodatki aeronautyczne i t. p.), wreszcie wszelkiego rodzaju zasiłki i nagrody pieniężne, wypłacane z funduszów wstawianych specjalnie na ten cel do preliminarza budżetowego.

Wynagrodzenia, otrzymane za spełnianie czynności komisarzy w instytucjach kredytowych, przy giełdach, w przedsiębiorstwach i t. p., jak również wynagrodzenia, otrzymywane za spełnianie czynności członków zarządu, rad nadzorczych oraz komisyj rewizyjnych tudzież tym podobnych czynności zleconych, **podlegają państwowemu podatkowi dochodowemu na ogólnych zasadach.** Przy obliczeniu wysokości podatku dochodowego od tych wynagrodzeń nie należy brać pod uwagę wynagrodzenia wolnego od podatku dochodowego.

Wynagrodzeń wolnych od państwowego podatku dochodowego nie należy również brać pod rozwagę przy ustalaniu różnicy z tytułu kumulacji uposażeń w myśl art. 112a ustawy o państwowym podatku dochodowym w brzmieniu art. 3 ustawy z dnia 7 listopada 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr 40 poz. 301 z 1935 r.)

A zatym na przedsiębiorstwie P.K.P., jako na służbodawcy ciąży w myśl postanowień II-go działu ustawy o państwowym podatku dochodowym (art. 44) obowiązek potrącania podatku dochodowego z wypłacanych przez przedsiębiorstwo wszelkiego rodzaju wynagrodzeń pracownikom kolejowym nie objętym ustawą uposażeniową z dn. 1.I.1934 r. (umow-

nym jak: kontraktowym, czasowym, próbnym) oraz emerytom.

Według art. 20 ustawy podatkowej za dochód z uposażeń, emerytur i z najemnej pracy uważać należy wszelkiego rodzaju wynagrodzenia w pieniądzach lub w naturze, jakie pracownik uzyskuje ze swego stosunku służbowego lub z tytułu najmu pracy łącznie ze wszystkimi dodatkami, jak również wszelkiego rodzaju wynagrodzenia wypłacane osobom, należącym do składu zarządów, rad, komitetów nadzorczych i komisji rewizyjnych osób prawnych. Nie zalicza się natomiast do kategorii dochodów z uposażeń służbowym, wynagrodzeń wypłacanych przez Dyrekcję (Biuro) za wykonaną pracę osobom, które w stosunku do P.K.P. nie pozostają w zależności służbowej. Dochody takie podlegają opodatkowaniu według działu I-go ustawy podatkowej — jako dochody z zajęć zawodowych lub zatrudnień zarobkowych.

Za podstawę do ustalenia stopy procentowej miarodajnej do obliczenia podatku od wynagrodzenia przypadającego do wypłaty za pewien okres czasu (dzień, tydzień, miesiąc i t. d.) przyjmuje się wysokość tego wynagrodzenia obliczoną w stosunku rocznym (art. 43).

Za podstawę do ustalenia stopy procentowej podatku od dodatkowego wynagrodzenia periodycznego, którego wypłata następuje w ciągu miesiąca, już po dokonaniu wypłaty stałego uposażenia, przyjmuje się obliczoną w stosunku rocznym sumę wypłaconego już wynagrodzenia stałego i omawianego dodatkowego wynagrodzenia periodycznego (art. 43).

Za podstawę do ustalenia stopy procentowej podatku od dodatkowego jednorazowego wynagrodzenia przyjmuje się sumę tego jednorazowego wynagrodzenia i obliczonego w stosunku rocznym ostatniego stałego wynagrodzenia.

Na przykład:

1) W dn. 1 lipca wypłaca Dyrekcja pracownikowi (kontraktowemu) stałe wynagrodzenie (uposażenie) za lipiec w kwocie . . . . . zł 300,—

Obliczony dochód wynosi (300×12) rocznie . . . . „ 3.600,—

Stopa procentowa od 3600 zł wynosi 4,6% — Dyrekcja potrąca podatku (300 × 4,6) . . . . „ 13,80

2) temu samemu pracownikowi wypłaca Dyrekcja w dn. 31.VII. dodatkowe periodyczne wynagrodzenie (np. za pełnienie funkcji nadzorczych w instytucji nadzorowanej przez kolej (Państwo) w kwocie . . . . . „ 100,—

Obliczony dochód wynosi 300 i 100 razem 400 zł (400 × 12) rocznie . . „ 4.800,—

Stopa procentowa od 4.800 zł wynosi 5,6% — Dyrekcja potrąca podatek (100 × 5,6) . . . . „ 5,60

3) pracownikowi, który w dn. 1. VIII. pobrał uposażenie za sierpień w kwocie zł. 400 wypłaca Dyrekcja w dn. 15.VIII. jednorazowe wynagrodzenie (zapomogę, nagrodę) w wysokości . . . . „ 80,—

Stopę procentową oblicza się z ten sposób, że do uposażenia obliczonego w stosunku rocznym 400×12 to jest do 4.800 zł dodaje się jednorazowe wynagrodzenie 80 zł i od sumy 4.880 zł oblicza się stopę procentową, która wynosi 5,8% — zatem Dyrekcja potrąci podatku od 80 zł (80 × 5,8) . . . . „ 4,64

Dyrekcja (Biuro) pobiera podatek dochodowy z uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za pracę, drogą potrąceń odnośnych kwot przy każdorazowej miesięcznej wypłacie.

Celem uproszczenia obliczania i potrącania podatku dochodowego od wszystkich ubocznych wynagrodzeń wypłacanych w ciągu miesiąca, należy potrącać od nich podatek dochodowy dopiero przy wypłacie uposażenia stałego za drugi miesiąc po dokonanej wypłacie wynagrodzeń ubocznych. A zatem wynagrodzenia uboczne podlegające opodatkowaniu a już wypłacone pracownikom (bez potrącenia od nich podatku) należy dodać do uposażeń służbowych wypłacanych w najbliższym miesiącu i od łącznej kwoty obliczyć i potrącić podatek dochodowy.

Uposażenia służbowe, emerytury i wynagrodzenia za najemną pracę o ile w stosunku rocznym nie przewyższają kwoty zł 1.500 (zł tysiąc pięćset) wolne są od podatku dochodowego.

Jeżeli kwota wynagrodzenia stałego nie podlega opodatkowaniu (gdyż nie przekracza rocznie 1.500 zł) a suma roczna zwiększona o kwotę wynagrodzenia jednorazowego przekroczy 1.500 zł to podatek oblicza się tylko od jednorazowego wynagrodzenia dodatkowego, według stopy procentowej, jaka odpowiada skali podatkowej, łącznej sumie wynagrodzenia stałego i jednorazowego, obliczonej w stosunku rocznym.

Potrącone tytułem podatku dochodowego kwoty powinna Dyrekcja (Biuro) w myśl art. 44 ustawy podatkowej, wpłacać do kasy właściwego urzędu skarbowego w siedzibie Dyrekcji (lub na jej konto w P.K.O. lub w banku) w terminie do dni 7-miu po upływie miesiąca kalendarzowego w którym nastąpiła wypłata, z dołączeniem osobno sporządzonego wykazu potrąceń. Odpisów list płacy dołączać nie należy, gdyż Ministerstwo Skarbu zwolniło Dyrekcje (Biura) od tego obowiązku.

Odprawa wypłacana pracownikom, bez względu na ich charakter służbowy, w razie zwolnienia ze służby jest wynagrodzeniem, które podlega opodatkowaniu na równi z wynagrodzeniem stałym.

Zasiłek otrzymywany przez pracowników umownych (kontraktowych, czasowych, prób-

nych) za czas choroby z kasy chorych, nie ma charakteru zasiłków z tytułu kosztów leczenia, lecz jest wynagrodzeniem uzyskanym przez pracownika umownego z jego stosunku służbowego i dlatego podlega opodatkowaniu.

W razie pobierania przez wdowę zaopatrzenia wdowiego i sierocego, podatek dochodowy należy wymierzać oddzielnie od zaopatrzenia wdowiego, a oddzielnie od zaopatrzenia sierocego. Zaopatrzenie wdowie nie podlega bowiem w takich wypadkach skumulowaniu z zaopatrzeniem sierocym, gdyż tak jedno jak i drugie zaopatrzenie oparte jest na osobnym tytule prawnym. Zaopatrzenie sieroce wypłaca się wdowie jako opiekunce sieroty, wobec czego płatnikiem podatku dochodowego od zaopatrzenia sierocego będzie zawsze sierota, uprawniona do pobierania zaopatrzenia.

Podatek dochodowy od emerytur, wypłacanych przez Dyrekcję, tym emerytom, którzy zajmują stanowiska w innych urzędach państwowych, oblicza i potrąca Dyrekcja tylko od wypłaconego przez siebie zaopatrzenia emerytalnego, niezależnie od podatku dochodowego od dodatkowych jego wynagrodzeń otrzymywanych w innych urzędach, które obliczają i potrącają podatek dochodowy od wypłacanych przez siebie wynagrodzeń niezależnie od zaopatrzenia emerytalnego wypłacanego przez przedsiębiorstwo P.K.P. Zasada powyższa wynika z art. 44 ustawy o państwowym podatku dochodowym (Dz. U. R. P. Nr 2 poz. 6) i ustalona została przez Ministerstwo Skarbu pismem z dn. 23.XII.26 r. Nr D. O. P. 6399/II (Dz. U. M. K. Nr 1/29 poz. 9)

Wypłacane emerytom dodatki (10% i 5%), jako stanowiące ekwiwalent dodatku mieszkaniowego i 5% zasiłku (p. 8 § 48 przepisów emerytalnych — Dz. U. M. K. Nr 19/36 poz. 88), podlegają opodatkowaniu w myśl II Działu ustawy o państwowym podatku dochodowym, wobec czego należy pobierać podwyższony podatek dochodowy obliczony od emerytur łącznie z tymi dodatkami.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dn. 25. IX.1937 r. Nr D. V. 23471/2/37 zezwoliło, aby począwszy od dnia 1.X.1937 r. nie potrącała Dyrekcji należności podatku dochodowego od wynagrodzeń, wypłacanych uczącej się młodzieży ze szkół średnich oraz wyższych zakładów naukowych z tytułu odbywanych przez nią praktyk wakacyjnych, o ile czas trwania takiej praktyki nie przekracza okresu 4 miesięcy, zaś wynagrodzenie miesięczne nie przekracza kwoty zł 208 brutto. Niedobrane z tego tytułu kwoty podatku dochodowego Min. Skarbu umorzyło na zasadzie art. 123 § 1 ordynacji podatkowej (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 14, poz. 134).

Ministerstwo Skarbu pismem z dnia 19.X. 1937 r. Nr D. V. 23919/2/37 rozciągnęło postanowienia okólnika z dn. 6.VIII.1936 Nr D. V. 23502/2/36 w sprawie podatku dochodowego od zarobków robotników sezonowych (Dz. U. M. Skarbu Nr 21/36 poz. 677), również na zatrudnionych przez przedsiębiorstwo P.K.P. robotników sezonowych pracujących w żwirowniach, przy naprawach torów, linii telegraficznych i t. p. bez względu na konserwacyjny czy inwestycyjny charakter tych robót kolejowych, a zatem począwszy od dnia 1.XI. 1937 r. wynagrodzenia tych robotników wolne są od podatku dochodowego z zastrzeżeniem jednak, iż czas pracy poszczególnych robotników nie będzie przekraczał 6-ciu miesięcy w ciągu roku, zaś wynagrodzenie nie przewyższy kwoty zł 208.— miesięcznie. Niedobrane z tego tytułu kwoty podatku dochodowego Min. Skarbu umorzyło na zasadzie art. 123 § 1 Ordynacji Podatkowej.

Ministerstwo Komunikacji uchyla jednocześnie następujące ogłoszone i nieogłoszone w Dz. U. M. K. okólniki w sprawie podatku dochodowego:

A. — ogłoszone w Dz. U. M. K.

Nr II. 7859/7/28 z dnia 26 sierpnia 1928 r. w sprawie obliczania podatku dochodowego Dz. U. M. K. Nr 21/28 poz. 259.

Nr I/15116/2/28 z dn. 30 sierpnia 1928 r. w sprawie podatku dochodowego od umundurowania otrzymywanego przez pracowników kolejowych Dz U. M. K. Nr 23/28 poz. 283.

Nr II. 11362/7/28 z dnia 2 stycznia 1929 r. w sprawie podatku dochodowego emerytów zajmujących stanowiska w innych urzędach państwowych Dz. U. M. K. Nr 1/29 poz. 9.

Nr FR. II. 17/11 w sprawie podatku dochodowego od przyznanych emerytom kolejowym dodatków wyrównawczych Dz. U. M. K. Nr 24/31 poz. 193.

Nr FR. II. 17/14 z dnia 10 maja 1933 r. w sprawie ulg w podatku dochodowym w związku z nowowzniesionymi budowlami Dz. U. M. K. Nr 10/33 poz. 85.

B. — nieogłoszone w Dz. U. M. K.

II/3861/22 z dn. 3.VII. 1922
II/6364/26 z dn. 12.VIII. 1926
II/9521/27 z dn. 29.XI.1927
II/1327/7/27 z dn. 16.II.1927
II/11385/7/28 z dn. 29.XII.1928
II/7496/7/28 z dn. 23.VIII.1928
II/1826/7/28 z dn 24.II.1928
II/11362/7/28 z dn. 2.I.1929
II/3/336/31 z dn. 19.I.1931
FR.II.17/11 z dn. 15.XII.1931
FR.II.17/39 z dn. 31.XII.1932
FR II.17/3 z dn. 10.2.1932
FR.II.17/32 z dn. 12.XII.1933
FR II.17/19 z dn. 30.VIII/1933.
FR.II.17/115 6.XII.1937.
FR.II.17/5 13.II.1934
FR.II.17/5 9.II.1934
FR.II.17/31 18.XII.1935
FR.II.17/12 17.I.1936
FR.II.17/23 6.II.1936
FR.II.17/103 22.X.1937

Nr FR. II. 17/34/37.

550.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 maja 1937 r. Nr 281 w sprawie regulowania należności za wydany hutom złom.

Poszczególne huty nie zawsze regulują w terminach należności za wybrany złom, — wobec czego Ministerstwo Komunikacji zarządza:

1. Dyrekcja po wydaniu poszczególnym hutom złomu sporządza odpowiednie rachunki i niezwłocznie przesyła je do Centrali Zakupu złomu do uregulowania. W rachunkach należy zaznaczyć w której Dyrekcji należność ma być uregulowana.
2. Należności za złom zasadniczo należy przekazywać do pobrania Dyrekcji w Katowicach, księgując je przez konta obrachunkowe.

   Wyjątek od powyższego stanowią zadłużenia Zakładów Ostrowieckich i Starachowic, które należy przesyłać do pobrania Dyrekcji w Radomiu, oraz zadłużenia Zakładów Modrzejów-Hantke, które należy przesyłać Dyrekcji w Warszawie.
3. Jeżeli hucie, której został wydany złom, należą się jednocześnie od Dyrekcji odpowiednie kwoty za dokonane dostawy — zadłużenie za złom należy odrazu regulować przez potrącenie, a nie przesyłać rachunku do Dyrekcji zbiorczej.
4. Ponieważ przekazanie zadłużenia za wybrany złom przez konta obrachunkowe nastąpi dopiero w trzecim miesiącu po wydaniu złomu, a umowne terminy regulacji tych należności przeważnie są wcześniejsze, — Dyrekcja, wydając złom, jednocześnie z wysłaniem rachunku do Centrali Zakupu Złomu, a w każdym bądź razie przed terminem płatności, powinna przesłać odpis tego rachunku do odpowiedniej Dyrekcji zbiorczej.

   W rachunku winna być wskazana ścisła data płatności należności, oraz ewentualne odsetki zwłoki.
5. Ministerstwo Komunikacji zaznacza, że odsetki zwłoki nie mogą być pobierane w tych przypadkach, w których przeterminowanie uregulowania należności powstało z powodu opóźnienia zawiadomienia Dyrekcji zbiorczej o wydanie złomu.
6. Pobierane względnie potrącane należności za wydany złom lub też odsetki zwłoki Dyrekcje zarachowują u siebie bez przekazywania ich Dyrekcjom, które wydały złom.

Jednocześnie tracą moc obowiązując następujące okólniki: z dnia 15.I.1936 r. Nr FR. VI-72/35, z dnia 20.2.36 Nr FR. VI-72/144 i z dnia 5.2.37 r. Nr FR.VI-72/38.

Nr FR. VI. 72/106/37.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552.00, wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł. 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenmeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 94886. 17.XII.37. 8400.